MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

PLUNA ENTE

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de junio de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Pedro Saravia.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio César Fernández, Gonzalo de Toro, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Nelson Rodríguez Servetto y Richard Sander.

ASISTE: Señor Representante José Carlos Mahía.

INVITADOS: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señor Ministro Enrique Pintado, Subsecretario ingeniero Pablo Genta, Director de Hidrografía ingeniero Jorge Camaño y señora Directora de Tránsito Aéreo, Elina Rodríguez.

Por PLUNA Ente, Presidente contador Fernando Pasadores y Vicepresidente, Ignacio Berti Moyano.

SEÑOR PRESIDENTE (Saravia).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al señor Enrique Pintado, Ministro de Transporte y Obras Públicas, al ingeniero Pablo Genta, Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, al Director Nacional de Hidrografía, Jorge Camaño, a la Directora de Transporte Aéreo, Elina Rodríguez, a la señora Licel Lancellotti, Secretaria del Ministro, al Contador Fernando Pasadores, Presidente de PLUNA, y al doctor Ignacio Berti, Vicepresidente de PLUNA.

Antes de que yo asumiera la Presidencia de la Comisión concurrió una delegación de los funcionarios de PLUNA y nos pareció prudente solicitar la comparecencia de las autoridades de la empresa para conocer su opinión respecto de lo expresado por ellos. El señor Ministro se ofreció gentilmente a venir junto con las autoridades de PLUNA Ente, y la parte privada lo hará a posteriori.

También nos interesa conocer de primera mano cuál es la política, el manejo y la situación de la empresa, así como que nos aclaren algunas dudas acerca de la versión dada por los funcionarios.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, quiero felicitar al señor Presidente por su designación y por la titularidad de la diputación. A su vez, a través suyo quiero mandar mis felicitaciones al ex Diputado Botana, próximo Intendente de Cerro Largo.

Podríamos haber autorizado al Directorio de PLUNA a concurrir sin nuestra presencia, pero nos pareció de orden acompañarlo por el respeto que tenemos por el Parlamento en general y las Comisiones parlamentarias en particular. En la medida en que la agenda lo permitía, quisimos participar junto a los noveles Directores de PLUNA. Vinimos acompañados por el señor Subsecretario y por la Directora de Transporte Aéreo del Ministerio, ya que dicha Dirección es la que fija las políticas áreas de la Cartera.

A su vez, como sabemos que hay algunas inquietudes relativas a Cerro Largo, nos anticipamos y pedimos al ingeniero Jorge Camaño, Director Nacional de Hidrografía, que estuviera presente a los efectos de ir despejando algunas dudas sobre algunas obras importantes para dicho departamento. Si bien el tema no está en el orden de día, quisimos aprovechar esta oportunidad para tratarlo.

Vamos a dar toda la información con la rigurosidad del caso, sobre la base de que estamos en una circunstancia peculiar: las autoridades de PLUNA Ente todavía no están completas y están tomando posesión de sus cargos ahora. Por lo tanto, es probable que no tengamos toda la información, más allá de que estamos trabajando sobre el punto.

Nos parece relevante lo que plantearon los funcionarios respecto de la empresa argentina Aero VIP en la que tiene participación una parte de la sociedad que integra PLUNA. Se produjo el "fletamento" cada día más incorporamos términos brasileños de una nave que es nuestra pero está matriculada en Argentina; inclusive, el próximo jueves, en la Junta Nacional de Aeronáutica, tenemos que decidir acerca de algunos plazos que nos han solicitado.

Es probable que en algunos momentos pidamos la suspensión de la toma de versión taquigráfica porque estamos hablando de empresas comerciales que compiten con otras y tenemos que preservar toda información que pudiera dar posibilidades de tomar decisiones empresariales a la competencia. No queremos ocultar ninguna información a la Comisión pero pretendemos garantizar la reserva de una información muy importante desde el punto de vista comercial.

Si el señor Presidente lo autoriza, va a continuar haciendo uso de la palabra el contador Pasadores, Presidente de PLUNA.

SEÑOR PASADORES.- Cuando asumimos nuestro cargo dijimos que íbamos a basarnos en algunos principios: la integridad, la ética y la transparencia. Teníamos previsto interactuar con esta Comisión ya que es una instancia que ayuda a la transparencia, al intercambio, a conocer en profundidad los negocios y las distintas situaciones el hecho de recibir las dudas que puedan tener ustedes y quizás recibir sus aportes para desarrollar nuestra gestión.

Sin embargo, nunca pensamos que el encuentro fuera tan pronto. A los pocos días de asumir tuvimos que viajar a un congreso de la Unión Europea y América Latina desarrollado en Río de Janeiro. Era importante que estuviéramos allí ya que se celebró un acuerdo entre Brasil y la Unión Europea, que va condicionar al sector y a la región. Teníamos que estar un poco al tanto de esa situación y, además, interactuar con autoridades regionales, sobre todo argentinas, con las cuales en este período tendremos vinculaciones significativas.

Antes de empezar a hablar del tema que nos convoca, quiero decir una cosa que es de orden. Nuestro objetivo básico es alcanzar una buena gestión que tienda a la eficiencia y haga autosustentable el negocio. Esto implica que el Estado uruguayo no está dispuesto a destinar recursos en forma ilimitada para sustentar un negocio, este o cualquier otro, sino que va a hacer aquellos aportes que se entiendan razonables e indispensables. Es un objetivo claro que tenemos y, por lo tanto, debemos empezar a analizar distintas situaciones que se vienen dando en la sociedad anónima.

Trabajando en Brasil nos habíamos fijado como prioritario el tema de Aero VIP y al respecto el sindicato nos planteó la inquietud de la que teníamos algún conocimiento, siendo una cuestión que a todos realmente nos preocupa. El sindicato, en forma muy madura, hizo un análisis; con respecto a los planteos que hicieron acá,

aunque con algunas diferencias, matices o inexactitudes, en términos generales, se acercan bastante a la realidad que se está dando en la empresa.

En primer lugar, en 2009, cuando se firma este contrato, es cierto que había dos aviones que estaban siendo subutilizados por PLUNA y se planteó la posibilidad de un arrendamiento a Aero VIP. Se trataba de un negocio que, visto desde ese ángulo, era rentable, porque dejaba un ingreso para la compañía. Un avión, subutilizado o no utilizado, pasaba a generar un ingreso y, además, se firma un contrato a través del que se aporta un gerenciamiento hacia Aero VIP.

Luego, se vislumbró la posibilidad de una asociación apuntando a obtener más mercado, más pasajeros. Uruguay está en ese intento de desarrollar un "hub" de distribución desde el Aeropuerto de Carrasco, pero tenemos un problema, que existe para todas las cosas: la escala. No tenemos gente. Entonces, se hacía muy difícil operar solo desde Montevideo ya que las grandes compañías tampoco llegan a Uruguay. Se fueron suscribiendo acuerdos de complementación con British Airways, Mexicana y otras, pero, en realidad, esas empresas operan en Argentina.

Entonces, se analizó la posibilidad de tener una empresa en Argentina para poder hacer vuelos de cabotaje. Lo ideal no tenemos todos lo datos hubiera sido haber armado PLUNA S.A. Argentina, como operan Lan Chile, TACA y otras compañías que, por un tema de las libertades de cielos y demás, se van instalando en los distintos países para aprovechar su infraestructura y acceder al mayor número posible de pasajeros optimizando desde ese punto de vista el negocio.

Entonces, mediante la adquisición de una firma instalada en Argentina la idea era empezar a hacer vuelos de cabotaje. Más adelante, el doctor Berti les va a brindar más detalles de algunas condiciones y especificaciones concretas del contrato, pero esa, que fue la intención primaria, fue variando en el tiempo porque quienes nos antecedieron en el cargo se enteraron de que Argentina no estaba dispuesta a ofrecer más líneas, en forma previa, además, a que se diera un impulso a Aerolíneas Argentinas.

Por lo que pudimos saber extraoficialmente, por lo menos hasta fines de 2011 o 2012 no se van a hacer audiencias públicas para conceder nuevas líneas. Entonces, al haber un giro en el negocio y en base a un acuerdo de fortaleza se comenzó a solicitar permisos para operar destinos secundarios en otros países; Aero VIP tiene solicitado vuelos básicamente a Brasilia y a Campinhas, generando nuevas posibilidades de atraer pasajeros por esa vía. Este es el marco a través del cual ser realizó la operación.

El gerenciamiento de la sociedad anónima analizó la posibilidad de que Aero VIP estuviera volando y que no hiciera solo vuelos chárter. Entonces, se hizo ese acuerdo de fletamento que mencionó el señor Ministro para que operara dentro de la malla de PLUNA y realizara algunos vuelos, muy pocos, ocupando toda la frecuencia de puente aéreo y de algún vuelo a San Pablo que tiene autorizados Uruguay desde Argentina.

Al respecto, hay algunas preguntas que surgieron de la participación del sindicato en este ámbito respecto a qué pasaba con los pasajes y demás. En primera instancia, se nos informa que PLUNA administra la venta de pasajes y está haciendo una devolución a Aero VIP por la operación del servicio. Más allá de eso, esta empresa tiene que pagar el arrendamiento de los aviones y el gerenciamiento. Por lo tanto, en primera instancia, los números son favorables a la sociedad anónima.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según los funcionarios, el avión subutilizado pasa a Aero VIP, se matricula lo que acarrea algunas consecuencias, pues la operativa tiene que hacerse por funcionarios argentinos, pero, además, nosotros lo volvemos a fletar, llamémosle así. Entonces, no me cierra, por lo que solicito que me expliquen la cuestión de los pasajes contra el fletamento de un avión que es nuestro, si es que es nuestro, porque tampoco me quedó claro si el rematricular y pasarlo a una empresa argentina no implica otro tipo de contrato que también implique desprenderse de la propiedad. Como para mí el tema es complejo, solicito una aclaración.

SEÑOR PASADORES.- Vamos a empezar por lo último

Respecto a la propiedad, no hay duda de que el avión sigue siendo de PLUNA S.A.. En cuanto a la rematriculación, es cierto, implica que los pilotos sean argentinos. Además, una empresa argentina no puede operar un avión que no sea matriculado en Argentina; es un problema de cumplir con un conjunto de

formalidades. Una de las cosas que uno tiene que aprender de este negocio es que es muy dinámico. Entonces, en el momento, la situación parecía buena, con aviones subutilizados, pero, después, cuando comienzan a agregarse frecuencias y nuevos destinos, termina siendo necesario el avión y por eso es que se incorpora a la malla.

Hoy opera en la malla de PLUNA, pero como PLUNA, no como Aero VIP. Es un avión que se fleta a Aero VIP, pero opera como PLUNA, por lo que esta es responsable de vender los pasajes, de la recaudación y de la administración de esos fondos. Esa era una duda que se tenía.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo queda la situación económica del avión? ¿Es de PLUNA? ¿Está a nombre de Aero VIP?

SEÑOR PASADORES.- No, el avión es de PLUNA y hay un contrato de arrendamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- La relación de precios es lo que no me queda claro. Si arrendamos el avión, pero es nuestro ¿cuáles son las causales económicas que equilibran el negocio?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El avión es propiedad de PLUNA. Se lo arrienda a Aero VIP, porque no tiene naves para funcionar, a la espera de las autorizaciones correspondientes para hacer los vuelos de cabotaje, que son los vuelos internos, regulares, con horarios y días establecidos, de un punto al otro dentro del territorio argentino

En la estrategia, Aero VIP era una empresa en una situación económica determinada, se le ofrece un negocio, está registrada y necesita las autorizaciones correspondientes para hacer esos vuelos. Las autorizaciones están tramitadas, todavía no autorizadas, que era lo que explicaba el Presidente de PLUNA. Tenemos la sospecha aunque estamos en esta situación de transición de que en las conversaciones informales con la República Argentina estas autorizaciones no vendrían, pero eso no quiere decir que las cosas no cambien.

Entonces, el problema es que para poder operar en Argentina, en vuelo de cabotaje, el avión tenía que estar matriculado en Argentina. Es como si yo fuera propietario de un coche, viviera en Montevideo, pero lo matriculara en Colonia por trabajar allí, que es lo que pasa con muchos montevideanos. El auto sigue siendo de mi propiedad aunque viva en Montevideo, y como trabajo en Colonia, me obliguen a usar la chapa de Colonia.

En cuanto al negocio aéreo, cuando se alquilaron los aviones a Aero VIP estábamos con uno o dos aviones subutilizados. Producto del repliegue de Aerolíneas Argentinas y de la competencia y un crecimiento de PLUNA que queda en una posición dominante en el puente aéreo, esa aeronave se necesita incorporar a la malla. Entonces, como está arrendada a Aero VIP, es necesario fletarla para que trabaje para PLUNA. Es como si yo le alquilara a una empresa el auto de mi pertenencia y se lo vuelvo a alquilar para usarlo en mi trabajo en Montevideo.

La pregunta del Presidente de la Comisión es cual es el resultado de ese negocio. ¿Cómo es posible que gane algo si estoy alquilando y vuelvo a alquilar, teniendo en cuenta, además que la tripulación es argentina, porque los aviones matriculados en el país tienen que llevar tripulación de ese lugar? El negocio da y es lo que va a explicar el contador Fernando Pasadores. En realidad, esto da resultado porque está incluido todo el negocio, completo, y no solo el alquiler parcial de la aeronave que se ha vuelto a fletar.

Hay otro componente, en el que PLUNA interviene en el negocio de Aero VIP, que hace que las cuentas den, en la información primaria que tenemos, favorables a nosotros, o de resultado neutro.

SEÑOR PASADORES.- Esto tiene varias patas y no es sencillo de entender.

Por un lado, el alquiler que se hace...

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En tanto se está hablando de números de un negocio, pediría que se suspenda la toma de la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procederá.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Me acaban de llamar de Presidenta de Cámara. La Presidenta del Cuerpo me pidió que la acompañara para recibir al Embajador Ferrer. Así que pido disculpas porque me voy a tener que retirar; estamos a la orden.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PASADORES.- Nosotros también tenemos un conjunto de dudas e interrogantes. Estamos analizando los contratos y estudiando la situación a fin de pedir información que nos quite las dudas. Entonces, en realidad, a ustedes les estamos brindando un informe en borrador, con información parcial y con otra que no es oficial. Tampoco queremos ahondar mucho porque algunas cosas que podemos decir hoy quizás no sean tal cual. O sea que puede haber alguna inexactitud en la versión que les traemos hoy.

Volvamos al principio. Estamos de acuerdo con algunas de las apreciaciones que hace el sindicato. Estamos de acuerdo en que es una situación que no parece muy clara desde el punto de vista del negocio. En realidad, si es un negocio válido, tenemos que ver si este es el camino o si hay una alternativa diferente que nos permita entrar en el mercado argentino. Eso es importante porque hay que tener en cuenta cómo están armados los negocios hoy. Aerolíneas está incorporando una flota de cuarenta aviones de mayor porte y que tienen la posibilidad de cubrir mayores distancias. Entonces, no tenemos la posibilidad de entrar en franca competencia en esa situación porque sería ruinoso para la empresa. Deberíamos buscar algún mecanismo de complementación, pero hoy no sabemos cuál sería. Tenemos que estudiar todas estas cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le voy a seguir pidiendo aclaraciones porque para mí este es un tema nuevo.

Leí con mucha atención lo que dicen los funcionarios, pero esa es una visión; ahora estoy viendo una segunda muy distinta.

Usted hace un pequeño "racconto" y dice que PLUNA Estado tiene que replantearse con este nuevo Directorio por supuesto, con la anuencia del Poder Ejecutivo este negocio. Usted decía que hay interés en invertir en la medida en que sea posible, necesario e importante para redondear el negocio. La inversión que puede llegar a tener el Estado ¿está relacionada con el porcentaje que este tiene dentro de esta sociedad o con las garantías ya dadas cuando se hizo este negocio para garantizar los aviones y otra serie de cosas? ¿Cuál sería el concepto o el criterio que podría tener digámoslo en términos relativos la posibilidad de aporte, de inversión o de apoyo del Estado, de PLUNA ente, con respecto al contexto de una sociedad en la que el Estado uruguayo es minoría?

SEÑOR PASADORES.- Yo no iría por ese camino; en realidad, lo que yo haría sería un análisis de riesgo. Esto es, preguntarme qué riesgo implica este negocio para la sociedad anónima y, en consecuencia, cómo impactaría en el Estado uruguayo. Entonces, si analizamos la situación, vemos que Aero VIP viene de un concordato; no estaba operando. Hay un listado de acreedores que se presentaron a concordato, y una deuda, que para este negocio no es significativa, pero sí importante para la vida de nosotros. Hay una deuda que no está determinada. Debemos informarnos porque, desde el punto de vista tributario, en Argentina es mucho más difícil que acá, ya que tiene regímenes federales. Cada provincia tiene autonomía, inclusive, en el tema tributario. Hay que hacer una recorrida por todas las provincias, para ver dónde están las deudas y poder tener información del monto, que no obtuvimos.

El expediente del concordato y demás, lo analizó el doctor Berti. La primera semana de actividad fue a Buenos Aires y tuvo contacto con el expediente. En ese caso tenemos información de primera mano. Pero acá hay un riesgo que hay que ver si corresponde asumirlo o no. Se trata de incorporarnos a una empresa que existe, que ya tiene una deuda, en la que pueden haber pasivos no determinados, o pasivos ocultos; todo esto en el contexto del Gobierno argentino, que no conocemos.

Como decía hace un rato, el primer detalle es que no habría voluntad esto, extraoficialmente de dar nuevas frecuencias, nuevas líneas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Y eventualmente prioridad a Aerolíneas Argentinas.

SEÑOR PASADORES.- En un contexto peor, porque ahora Aerolíneas Argentinas está siendo empujada de alguna manera a tomar un protagonismo que había perdido, con un fuerte apoyo del Estado argentino.

Entonces, la competitividad que se va a dar en la región va a ser importante. Tenemos que ver cómo nos vamos a parar en esa situación.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR POZZI.- Creo que la comparecencia ha sido buena, más allá de que resultó apresurada. En realidad, los trabajadores habían pedido la reunión cuando todavía estaba el otro Directorio de PLUNA. Lo que pasó fue que ellos mismos no pudieron concurrir y después se postergaron las reuniones por las elecciones. Luego cambió el Directorio de la empresa y no pensábamos que ustedes fueran a venir tan rápidamente, pero así se dieron las cosas.

Creo que la preocupación de los trabajadores no es nueva; viene desde que empezó el negocio de PLUNA, cuando se produjo el cierre de la línea a Madrid, comenzó un conflicto y se produjeron determinados hechos. Todo eso marcó una trayectoria durante la cual, en general, los trabajadores han mantenido una línea parecida o igual a la que sostuvieron hace quince días, cuando comparecieron ante esta Comisión.

Hay algunas cosas que nos dejan tranquilos aunque no figuren en la versión taquigráfica, como el hecho de que todos los negocios de Aero VIP se están mirando con mucha precisión. Es algo en lo que los trabajadores hicieron mucho hincapié. De cualquier manera, hay otros que nos interesamos en el tema PLUNA desde que se originó y que seguimos atentamente toda esta situación. Me alegra que el Presidente Pasadores haya mencionado el tema de Aero VIP y la relación de concordatos y otras cosas que andan en la vuelta. Me alegra que estén en el análisis de la situación, me parece que eso es importante porque podemos ser arrastrados o quedar vinculados en todo lo que significa Aero VIP. Además, esto suena como una cosa no demasiado pensada, como una cosa armada en función de que se pensaba que se iba a recibir algo que todo el mundo sabía que no se iba a dar, que era el cabotaje argentino. Pero, bueno, ellos hicieron eso y fueron adelante.

Esto trae repercusiones, porque no solo el avión está volando en la malla de PLUNA, sino que, además, vuela con tripulación argentina, lo que ocasiona perjuicios a los tripulantes uruguayos, que en cualquier momento pueden hacer algún tipo de planteo al respecto. Lo digo porque si bien los pilotos no pierden el trabajo ni el sueldo, sí pierden todas las compensaciones que reciben cuando están volando. Entonces, en algún momento eso podría tener, inclusive, estado público. Es cuestión de ir analizando todo esto y, en ese sentido, me alegra que la Junta Aeronáutica vaya a considerar el tema con mucha precisión, evaluando los pro y los contra que tienen una y otra acción.

Tengo una pequeña diferencia, o por lo menos quiero expresar mi punto de vista, con respecto a una cuestión. Es cierto que no importa quién coloca los aviones o con qué avión se vuela, pero eso es así solo hasta cierto punto. El negocio Leadgate PLUNA nace como para traer pasajeros a Uruguay y llevarlos a Europa. Ese era el plan de negocios inicial, que incluía veinticuatro aviones, etcétera. Después pasó lo que pasó y la cosa se fue decantando. De arranque se trajo un equipamiento que no servía para el negocio inicial que se pensaba; es este equipamiento que tiene PLUNA al día de hoy. Hablo de un avión muy bonito, muy lindo, pero que no lleva valijas. Nadie va a irse de Bolivia a Europa sin llevar valijas. Ese fue uno de los cuestionamientos iniciales que se plantearon cuando se compraron los aviones. Esto sí afecta, porque hasta hace poco tiempo no había forma de viajar a Buenos Aires si no era por PLUNA, porque Aerolíneas Argentinas no volaba; ahora empieza a hacerlo. Si uno viaja por PLUNA a Buenos Aires porque va a quedarse tres días allí tiene que llevar una maleta y pagar por ella US$ 25. Esto demuestra que el equipamiento tiene importancia. Y una cosa sería que estos aviones se utilizaran sólo para ir a Buenos Aires, pero se emplean también para ir a una parte de Brasil y creo que hacen un vuelo que va primero a Asunción y después a Chile. No sé si hay gente que viaje sin valijas en esas condiciones.

Lo que quiero significar es que, en algún momento, el equipamiento tiene importancia. No es lo mismo si voy en uno o en otro; si elijo un modelo que no es adecuado para lo que quiero hacer puedo resultar perjudicado. Eso va a ser lo que ocurrirá: ahora Aerolíneas Argentinas ya está compitiendo más fuertemente y es probable que la competencia se vuelva más violenta aún. Aquellos barros traen estos lodos.

Ahora, el arranque de la cosa tiene que ver con que apareció un socio que es cierto que cotiza en bolsa y que tiene todas las regulaciones; es un buen socio. Ojalá se pueda jugar de taquito con él; sería mejor, porque entre los dos llegaríamos al 50% Capaz que está todo bien; el correr del tiempo irá sacando el as de arriba de la mesa. De cualquier manera, hay muchas cosas que ha dicho este Directorio que solo lleva cuarenta y ocho horas, que me han tranquilizado bastante, en el sentido de que están mirando lo que uno piensa que hay que mirar y tienen una idea de cómo enfrentar esta situación que se viene con PLUNA y la asociación con Jazz.

Hay preguntas que me hago y no me explico, pero hay gente que sabe más que yo, sobre todo los que tienen más capital. No me explico para qué PLUNA compra más aviones si no puede llenar los que tiene ahora. Debe haber una explicación aeronáutica para eso, yo no la tengo. Yo no pongo más ómnibus hasta que dejen de alcanzarme los que tengo, pero capaz que en la aeronáutica la cosa es diferente. Si PLUNA hoy vuela con 40%, 50% o 60% de su capacidad no sé si están los aviones en el punto de quiebre, ¿para qué compra más aviones? Repito, seguramente esto tiene una explicación que desconozco. De todas formas, en la última compra de aviones no tenemos nada que ver, es un riesgo que corren ellos, por suerte no estamos enredados en ese problema

Culmino diciendo que me gustaría ir sabiendo cómo avanza este episodio; nos deja tranquilos que el señor Ministro y el Directorio de PLUNA hayan venido a dar explicaciones, pero como parece que este asunto va a seguir para adelante, les pedimos que cuando consideren que hay información relevante para dar por ejemplo, después de la Junta Aeronáutica, puedan traerla a la Comisión para que podamos seguir el tema bien de cerca.

SEÑOR DE TORO.- Como primera cuestión, me parece genial que hayan venido. Como decía el contador Pasadores, los trajimos de apuro, no a propósito sino por la situación que se dio, ya que el tema lo ameritaba y lo va a seguir haciendo. Creo que hay una cuestión básica que vamos a tener que discutir en algún momento no solo acá sino a nivel general acerca de cuál es la viabilidad de PLUNA como ente, basándonos en dos cosas que se mencionaban: el volumen que tenemos y las posibilidades de desarrollarnos como empresa de transporte a nivel general, desde el punto de vista de la soberanía, de la bandera, de todo lo que implica PLUNA en ese sentido. Mi duda desde hace muchos años es esa: hasta dónde puede llegar PLUNA como empresa sustentable. Hoy, como parte de una sociedad, empieza a cambiar la participación y hay otra realidad. Siempre vamos a tener coletazos, producto de la efectividad o no de las sociedades que vayamos armando. Esa realidad debemos tenerla siempre presente, porque de lo contrario ante cada problema nos vamos a meter en un lío en el que no tenemos que meternos.

Por otro lado, tengo la misma duda que planteaba el señor Diputado Pozzi. Uno de los problemas principales que tiene PLUNA para competir en un mercado tan competitivo como este tiene que ver con las maletas. Esto se debe resolver en algún momento y de alguna forma, porque mucha gente elige el pasaje por la posibilidad que tiene de llevar cosas. No tengo la claridad de saber hasta dónde puede incidir esto, pero sí que puede incidir. Yo he volado en estos aviones y no es lo mismo que viajar en los otros, por la comodidad y otra serie de cosas. Hoy están, hay que utilizarlos y trabajar con ellos. Nuestra incidencia en esto también es menor, pero tenemos que tenerla clara. Somos solamente el 25%, nuestra incidencia es menor.

Me gustaría seguir conociendo y monitoreando esta experiencia en Argentina. Uruguay no ha tenido muy buenas experiencias en los negocios con ese país, por lo cual es fundamental poner esto bajo la lupa.

Me quedo tranquilo con lo que ha respondido el señor Ministro en cuanto a la idea de implantar a PLUNA; me parece que sería más interesante hasta desde el punto de vista comercial a futuro. Eso se está discutiendo y veremos qué pasa.

Por último, hay algo que sigue sin quedarme claro. Si PLUNA necesita los aviones, ¿por qué no traemos de una vez por todas ese avión que tenemos subarrendado? ¿Nos sirve mantenerlo en función del negocio de otros o nos sirve traerlo?

No me preocupa que me lo contesten ahora; de repente, es parte de esa negociación.

SEÑOR PASADORES.- El fletamiento a que estábamos haciendo referencia, si hay que traer o no el avión, está atado a una expectativa que tienen los socios mayoritarios de poder lograr los servicios. Tienen alguna promesa en ese sentido y, por eso, para ellos resulta importante mantenerlo en este momento. En función de que esté volando Aero VIP, tienen mayores facilidades a su juicio para conseguir permisos permanentes en mayores frecuencias. Hay un motivo real; no estoy justificando la situación sino, simplemente, tratando de interpretar el pensamiento de los socios mayoritarios.

El señor Diputado Pozzi hablaba de alguna duda en cuanto las fuentes de trabajo. La información que tenemos es que las tripulaciones y los pilotos están volando prácticamente al tope de horas y que están incorporándose nuevos pilotos. Precisamente, a los socios mayoritarios les preocupa que no hay pilotos en Uruguay porque van a necesitar más. Uno de los planteos que se hizo en ese ambiente de Río de Janeiro que mencionaba la señora Elina Rodríguez fue que querían liberalizar todo: los cielos, el tráfico de pasajeros, las tarifas y las exigencias vinculadas con pilotos y tripulaciones, los cuales no tendrían por qué ser de la bandera en la cual está matriculado el avión.

En esto tenemos que ser muy cuidadosos. Podemos estar de acuerdo en muchas cosas pero tiene que haber un mínimo marco regulatorio. Ya hubo experiencias parecidas en los años noventa y terminaron en que las empresas grandes se comieron a las chicas y después se fundieron. Entonces, hubo un caos bastante importante a nivel general.

SEÑOR POZZI.- Dije que no hablaba de fuentes de trabajo sino de que mientras vuelan pilotos argentinos hay pilotos uruguayos que no vuelan, que probablemente están en la casa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Eso no está pasando. Están al tope de horas; no pueden volar más porque no está permitido.

SEÑOR PASADORES.- No hay pilotos.

SEÑOR POZZI.- Tengo información de que hay pilotos que están en la casa y no están volando. Lamentablemente, no traje la carta en que se me informa eso. Ganan el sueldo pero pierden viáticos y otros beneficios que reciben cuando están volando. Es la información que tengo.

SEÑOR PASADORES.- Con gusto voy a confirmar oficialmente las dudas del señor Diputado Pozzi y le prometo una respuesta, porque la versión que tenemos es que está al límite de horas y uno de los problemas que existe con los llamados a pilotos es que precisamente podemos llegar a dejar a la Fuerza Aérea sin pilotos. Es uno de los problemas que hay. La verdad, es la primera vez que tengo contacto con lo que usted dice y no puedo decirle más nada que prometerle averiguarlo.

Respecto a los planes de negocio, estamos como cuando la TCP reclamaba basada en el plan maestro del contrato. Los planes de negocio, los planes estratégicos no son eternos, los tenemos que revisar en forma continua adaptándolos a la realidad. Si seguimos con el plan de negocios de 1814, seguramente nos vamos a fundir, más en este tipo de negocios y con estas cosas que están pasando. Lo único cierto en esto es el cambio, y muy dinámicamente, porque una situación que es muy mala hoy, en poco tiempo puede pasar a ser un escenario favorable. Además, es muy difícil anticiparlo porque no depende de uno, son variables externas que empiezan a accionar y nosotros somos los últimos en enterarnos.

En cuanto a los equipajes, estamos de acuerdo. Hace unos días me cobraron US$ 25 y no me gustó. Pero, ¿saben algo? Eso lo va a condicionar el mercado, como usted mismo lo dijo. Prácticamente a Buenos Aires, solamente está volando PLUNA

Entonces, si yo vuelo solo es una historia: tengo una renta monopólica, puedo poner el precio que quiera y hacer una cantidad de cosas que con competencia no podría. Pienso que el mismo mercado va a regular esto, puede ser que alguien me cobre un precio más o menos parecido, pero yo voy a ir con quien me cobre menos y me brinde un servicio similar.

Respecto a la línea a Madrid, es un tema complicado porque, en primer lugar, con estos aviones no se puede viajar a esa ciudad porque su autonomía es para hacer vuelos regionales.

En cuanto a la asociación anterior con VARIG, el avión con destino a Madrid iba lleno y perdíamos US$ 50.000 por vuelo, llevando carga de Chile y sin traer carga de allá. Al respecto, nos estamos olvidando de un pequeño detalle que es la unidad de negocio de carga que también tenemos que analizar, y cómo va a pesar en la vida del ente promover unidades de negocios que puedan ser rentables, no solo para el Estado sino para todo el país, agregando valor en la cadena, trabajo y otro tipo de potencialidades que están ahí y nadie las está desarrollando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No quería reiterar eso porque lo dijimos cuando presentamos el plan estratégico del Ministerio, pero una de las instrucciones que acordamos claramente es que no solamente nos vamos a circunscribir a ser el socio minoritario de una empresa aérea como PLUNA ente. Por lo tanto, la única limitación que tenemos es que los negocios que emprendamos no sean ruinosos para el país; es el único límite que no vamos a pasar. Está todo abierto; todo lo que es la exploración y eventual participación en posibles negocios rentables para PLUNA ente, el menú está abierto y no vamos a descartar a priori ninguno. Precisamente, hay que contestar la pregunta que mencionaba el señor Diputado de Toro, porque uno razonablemente, puede decir: está bien, el Estado no está desembolsando para PLUNA los dineros que desembolsó en otra época. Si uno hace la curva, es bien descendente en cuanto a la contribución del Estado, porque miren que esto fue ruinoso y desde hace muchos años. Uno no se explica por qué se le destinó tanto, tanto dinero a una empresa que viajaba y por ejemplo no al ferrocarril que es mucho más rentable. Si se hubiera destinado los millones que se destinaron hace años a PLUNA la situación del ferrocarril sería otra. Pero, bueno, ¡vaya uno a saber! No vale la pena agarrarse a trompadas con el pasado porque no tiene solución. Pero esta es la línea en la que estamos y hay que trascender.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PASADORES.- Quedaba por responder lo relativo a la compra de los tres aviones; la última decisión que se tomó.

Esa compra tuvo el voto negativo del ente autónomo, de nosotros. Habría una explicación a eso, por lo menos la que pude comprender yo. Estos siete aviones que se incorporaron tienen que empezar a hacer un "check c" a partir de octubre y como vinieron con un mes de diferencia, entraron en cadena. Si no se trae esos tres aviones ahora, no tendremos todos los aviones en la temporada. Ese es el punto número uno. Si no tenemos todos los aviones en la temporada, la pérdida será muy grande.

Y como segunda cosa, está el desarrollo de otras actividades, en cuanto a que se piensa incorporar esos aviones a otros vuelos.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Agradecemos toda la información recibida.

Este tema fue muy trillado en el período anterior. Pudimos comprobar claramente la historia de PLUNA, todas las dificultades, todos los problemas y la enorme pérdida que tuvo el Estado uruguayo con esta empresa. Y en el período anterior hubo propuestas, hasta de legisladores, de cerrar PLUNA, lo que nos parecía un disparate. La idea era que PLUNA debía continuar y el camino fue este que se encontró, que no era el mejor para los que integrábamos la Comisión, pero no había otro: cerraba o se buscaba este camino. Además, leyendo, uno se entera de la realidad tan cambiante que viven todas las empresas de aeronavegación del mundo, algunas poderosas, que se van fundiendo y cerrando en distintos sitios del planeta. También está el problema del combustible que creó situaciones por demás difíciles.

Entonces, creo que damos un voto de confianza a las autoridades del Ministerio y de PLUNA integrantes del Directorio en minoría, pero que es importante con ese 25%, en cuanto a que PLUNA siga en vuelo y que sea de bandera uruguaya, lo que es importante, por toda la información que siempre nos brindaron y que conocemos. Por lo tanto, con respecto a todo el accionar hacia el futuro y a todas las dudas que existen, confiamos en el Directorio y estaremos en contacto para que se puedan ir aclarando, siempre con la intención de que PLUNA siga existiendo, porque es un organismo que cumple una función importantísima. El

planteamiento de Paraguay nos lleva a que tengamos que pensar. El Uruguay es un país de turismo. Requiere la presencia de los servicios aéreos que son importantísimos. En Rivera, estamos recibiendo los primeros vuelos de otra empresa privada, que va a aumentar sus vuelos a Porto Alegre y seguramente va a cumplir un papel muy importante, fundamentalmente para el turismo en Punta del Este.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quería hacerles un pedido y solicitar al ingeniero Camaño que nos proporcione información acerca del Estado de la propuesta para que el arroyo Conventos no se inunde.

(Diálogos)

—— Es una deuda planteada acá; exactamente.

El pedido es si le pueden dar un tratamiento, a esta altura urgente, al proyecto sobre la creación del Instituto Nacional de Logística. Estamos precisando esta transformación y sé que los legisladores están trabajando. Queremos aprovechar por lo que dice la prensa este espacio que hay en materia de falta de discusión de normativa, y pedirles que, de ser posible, se aceleren los plazos, lo que sería muy bueno.

El ingeniero Camaño nos va a informar sobre la Represa de Itacuruzú.

SEÑOR CAMAÑO.- Pasamos del vértigo del transporte aéreo a la tranquilidad de la represa.

Como ustedes saben, originalmente el proyecto Itacuruzú preveía la construcción de dos represas: una en el arroyo Conventos y otra en el arroyo Sauce, aguas arriba de Melo, con dos objetivos: por un lado, proteger a Melo de las frecuentes inundaciones que suele tener y, por otro, asegurar un caudal ecológico, que en las épocas de estío permitiera que el arroyo Conventos, que atraviesa la ciudad, tuviera una cierta cantidad de agua que lo hiciera no ser prácticamente una cloaca a cielo abierto como se convierte cuando no hay agua.

Este proyecto ya tiene varios años de estudio a nivel del Ministerio; empezó con un anteproyecto de una consultora, que, lamentablemente, lo hizo con la filosofía con que se hacen las represas arroceras en la zona, y nos engañó. Nos dio un precio muy bajo por estas represas. En aquel momento, las dos costarían US$ 5:000.000, pero cuando llamamos a consultoría para el proyecto ejecutivo, vinieron expertos en otro tipo de represas y nos dijeron que estas represas tenían un riesgo muy grande, porque aguas abajo estaba la ciudad. No es como una represa arrocera que si se rompe, lo peor que puede pasar es inundar algunos centenares de hectáreas de campo. En este caso, si se rompía algo, el embate de agua sobre la ciudad resultaría embromado.

Entonces, se estudió de otra manera, se analizaron hidráulicamente todas las alternativas posibles, y se llegó a la conclusión de que construyendo una de ellas, la de Conventos, se solucionaba prácticamente el noventa y pico por ciento de los problemas. La otra, la del Sauce, que era la que terminaba de complementar el sistema, poco aportaba y, además, implicaba costos muy altos, porque había que correr la Ruta 8, es decir, hacer obras adicionales importantes.

Se estudiaron las dos y tenemos proyectos ejecutivos para las dos; en este momento hemos aprobado el proyecto ejecutivo de las obras de ambas. Tenemos decidido técnicamente seguir adelante con la de Conventos, se lo hemos propuesto a la DINAMA y esta nos pidió información adicional. Esta información adicional costaba algunos miles de dólares, por lo que hemos solicitado al señor Ministro la ampliación del contrato con la consultora para que hiciera el complemento de los estudios que la DINAMA pedía, que, fundamentalmente, pasan por demostrar que con una de las dos represas se soluciona la mayoría de los problemas.

Además, tiene la virtud de que vamos a poder eliminar la incertidumbre de la gente local sobre la segunda represa, lo cual, al no hacerse, vuelve a la normalidad todo lo que hace a la situación de esos predios. Hay gente que está preocupada por si la expropian o no.

Yo creo que hoy podemos afirmar que técnicamente vamos a seguir adelante con la represa de Conventos que, como dije, solucionaría todos estos problemas.

El otro día, hablando con el futuro Intendente Botana, me comentó que había una persona que estaba yendo a Brasil a averiguar por turbinas de pelo de agua, que son turbinas que funcionan con bajo caudal. Le pasamos todos los datos de lo que sería esta erogación constante que tiene la represa cuando no hay inundación que es del orden de 1.2 metros cúbicos por segundo a ver si puede ser rentable generar, aunque sea a nivel local, un poco de energía a través de esa represa.

Hay que ver que estas son represas muy particulares, de regulación hídrica. Entonces, son represas que suelen estar vacías, porque se construyen como reservorio para resistir el embate de la creciente, de la ola de agua que viene. No son represas para riego, porque en tiempo normal tienen poca agua.

Por otro lado, aquellos que se van a ver "perjudicados" entre comillas por el hecho de que se los expropie van a tener como gran ventaja que la mayor parte del tiempo van a poder seguir utilizando esos terrenos que se expropien, porque en realidad, la mayor parte del tiempo el vaso de la represa va a estar con una cantidad de agua muy poco significativa. Si bien no hay más remedio que expropiar hasta la cota de trabajo de la represa, luego esos terrenos van a quedar disponibles para quienes van a ser frentistas al vaso de la represa.

¿En qué estamos ahora? En los últimos detalles ambientales ante la DINAMA, que ya dio la autorización ambiental previa condicionada a que se hicieran estudios posteriores que le demostraran que con una funcionaba bien desde el punto de vista hidráulico. En eso estamos ahora.

Ajustados los cálculos y estudiados los precios, concluimos que se trata de una inversión significativa, que con el señor Ministro estamos viendo cómo incluirla en el Presupuesto. Es plata; estamos hablando de una represa que va a costar en el orden de los US$ 10.000.000 más impuestos. El último dato que tengo porque las expropiaciones cambian de precio todos los días, y para arriba indica que estaríamos hablando de casi US$ 4:000.000 de expropiaciones. Es un instrumento que costará entre obra y expropiación alrededor de US$ 14:000.000, sin costar los impuestos que, entre nosotros, sabemos que salen de un bolsillo y entran en otro.

La Dirección Nacional de Hidrografía tiene gente dedicada a este trabajo y Topografía ya ha determinado los predios a expropiar

Hemos avanzado mucho. Es un proyecto particular, porque es una de las cosas que en la nueva distribución de competencias, en la historia de Hidrografía, hemos agarrado desde el principio y lo seguimos hasta el final. Quizás hoy no sería nuestro cómpito en el marco de la creación de la DINASA y la Dirección Nacional de Aguas que, de alguna manera, son los gestores y reguladores de cuencas. Nosotros seríamos los ejecutores de obras, ya no los ideólogos de qué hacer con las cuencas.

Probablemente, en un futuro, en un proyecto como este la DINASA tendría a cargo la primera parte, que es la de decidir qué hacer, y después vendríamos nosotros a ejecutamos. Pero este proyecto lo hemos acompañado desde el principio y seguido en todas sus etapas de prefactibilidad, anteproyecto y ahora proyecto educativo. Ahora lo que queda es un tema de plata.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece al señor Ministro y Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y acompañantes.

En lo personal, fue muy esclarecedora esta instancia, más allá de alguna escaramuza mal entendida. Yo soy muy nuevo en esto; traigo de la calle las inquietudes y, evidentemente, las exposiciones oficiales que nos dan ustedes, sobre todo de cuál es la política y de cómo se piensa proyectar, me dan tranquilidad y me aclaran el panorama. Por tanto, si en algún momento parecí insidioso o filoso pido disculpas porque no es mi intención.

Creo que es muy buena la actitud que tuvieron al concurrir rápidamente, y espero que continúe, porque es la mejor manera de trabajar juntos en las cosas que ustedes necesitan como Poder Ejecutivo y lo que debemos hacer nosotros como legisladores.

(Se retira de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y acompañantes)

SEÑOR DE TORO.- Hay tres temas que tenemos que considerar. El primero es el que acaba de plantear el Ministro relativo al Instituto Nacional de Logística. El proyecto original tiene algunas

modificaciones que hay que considerar. Es un tema que viene del Período anterior; solo tiene algunos ajustes presupuestales.

El segundo tema tiene que ver con los vehículos abandonados. Ya planteamos un borrador de proyecto, pero el otro día nos enteramos de que ingresó al Senado una iniciativa similar a través de la Intendencia Municipal de Montevideo. Quiero aclarar que estoy detrás de este anteproyecto más o menos desde 2003; como no entraba a ninguna Cámara, lo presenté acá, y resulta que la misma semana ingresó al Senado.

El proyecto es prácticamente igual; la única diferencia consiste en que nosotros lo ampliamos para todo el país y relativizamos algunas cuestiones que tienen que ver con los vehículos y la propiedad privada. Es un proyecto cuya aprobación urge por la realidad que enfrentamos en varios lugares, no solo en Montevideo, sino, inclusive, en Rivera y otros departamentos, donde se han llevado a cabo remates para tratar de disponer de los vehículos que se acumulan.

En la medida en que el Ministerio del Interior empiece a trabajar con el tema del seguro obligatorio estaremos ante una situación similar. Por eso planteo que nos adelantemos a una problemática que no solo es medioambiental sino también de ahorro para las Intendencias y para el Estado.

Por último, tenemos pendiente el tema de la discapacidad.

SEÑOR POZZI.- Seguramente, ya llegó a la Comisión un proyecto de artículo único, necesario para facilitar las compras para el dragado que realiza la Administración Nacional de Puertos. Se trata de la interpretación de un artículo que ya fue votado en la Ley de Presupuesto de la Legislatura pasada. Nos gustaría que pudiéramos considerarlo; es muy sencillo y está ajustado a un artículo que funciona desde hace por lo menos cuatro años. O sea que creo que no planteará demasiados problemas, sobre todo ahora, que la Administración pública tendrá representantes de todos los sectores políticos y que, por lo tanto, los controles se harán efectivos desde adentro.

También vendrá otro proyecto, relativo a los puertos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la idea es extender a la Administración Nacional de Puertos los beneficios que están previstos para algunos privados que hacen obras. De pronto ese proyecto va hoy a la Cámara y después ya viene a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, tendríamos que considerar la posibilidad de reunirnos otro día o extender el horario de trabajo que teníamos previsto.

SEÑOR HERNÁNDEZ.- Como ya habíamos establecido un solo día de reunión me comprometí a estar mañana en mi departamento. De pronto podemos reunirnos martes y miércoles de la semana próxima para tratar todos estos proyectos.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, nos reuniríamos el miércoles 16, de 12 a 16 horas, y luego el martes 22, en sesión extraordinaria, a los efectos de recibir a PLUNA S.A.

Se levanta la reunión.